

Saab 9-5 Sedan Aero 2010–11

NEVS-brevet tisdag 19 mars

1. Bilen genom 100 år – intresset var obefintligt
2. Bilsalongerna på dekis – avhoppen får publiken att sina
3. Ford ska minska personal med 5 000 i Tyskland
4. Volkswagen ersätter 7 000 anställda med robotar
5. Volkswagen stäms för bedrägeri i USA
6. Tesla-jämförelse: Det här skiljer Model Y från Model 3
7. Teslas nya mini-suv imponerade inte på Wall Street – aktien backar
8. BMW:s elektriska suvar iX3 och iX5 på spionfilm från Arjeplog
9. BMW:s satsning: Ger laddbox på köpet
10. Vätgasbilar spås ha nyckelroll i framtiden – Sverige ligger efter
11. Eldrivna Opel Corsa blir prestandabil
12. Provkörning av Dodge Ram 1500 Laramie Crew Cab Short Box
13. Däckbyte – här är alla datum och regler som gäller
14. Säkrare trafik med ny teknik
15. Saab Spyker 9+ Tribute av Eduard Gray
16. Är det här tidernas charmigaste bil?
17. Quiz: E-bilar
18. Grattis Mazda Cosmo!

SVENSKA DAGBLADET

1. Bilen genom 100 år – intresset var obefintligt

Av Robert Lagerström

2019-03-17

Året var 1919. Första världskriget var över och bilen accepterad som ett praktiskt fordon. Nu utvecklades den i snabb takt – och på 100 år har den blivit en smart och förfinad nödvändighet.



Under 1930-talet fann bilen sin form. USA:s dåvarande president Franklin D Roosevelt syntes ofta i fyrhjulingar, som på bilden från 1933 med sin dotter Anna Eleanor Dall och hennes två barn Anna Eleanor Roosevelt och Curtis Roosevelt.

I Sverige var intresset för bilar obefintligt vid 1900-talets början. Då fungerade fordonen mest som nöjesredskap för välbärgade män. Och det kanske var lika bra. Vägarnas skick var uselt och de blockerades av grindar och lösa kreatur.

Själva bilarna såg ut som hästdroskor och bestod i princip bara av fyra hjul, en ratt och en motor – och bullrade fram i maklig takt. Vad skulle man ha dem till?

Det skulle första världskriget ge svar på. När det bröt ut 1914 hade Henry Ford just kommit igång med löpande band-tillverkning av bilar, men det var fortfarande hästen som var transportmedlet nummer ett. Den hade dominerat slagfälten i tusentals år och var också i detta krig oumbärlig.

Men under konflikten blev de stridande alltmer motoriserade. Det utvecklades nya typer av fordon och synen på bilen förändrades. Flera tillverkare, som BMW och Citroën, kom igång i anslutning till kriget.



En Wolseley från 1936 är ett exempel på hur bilarna fått sin form med kraftigt bärande ram, motor fram och bromsar på alla hjulen.



Tyska BMW startade år 1929 sin biltillverkning i Eisenach.



Den svenske litteraturprofessorn Fredrik Böök (1883-1961)
var efter en längre bilresa i Sverige 1924 euforisk av frihetskänslor.

År 1919 kunde industrin börja blicka framåt. Det såldes allt fler bilar och många innovationer etablerades, som ballongdäcken, elbelysningen och förkromningen. Och många blev förtjusta. Litteraturprofessorn Fredrik Böök skrev i sin bok ”Resa i Sverige: Från Smygehuk till Pajala sommaren 1924” efter en längre färd i en Cadillac: ”Det är en underbar makt- och frihetskänsla som man erfar i den starka susande bilen: man är fullkomligt oberoende, herre över tid och rum”.

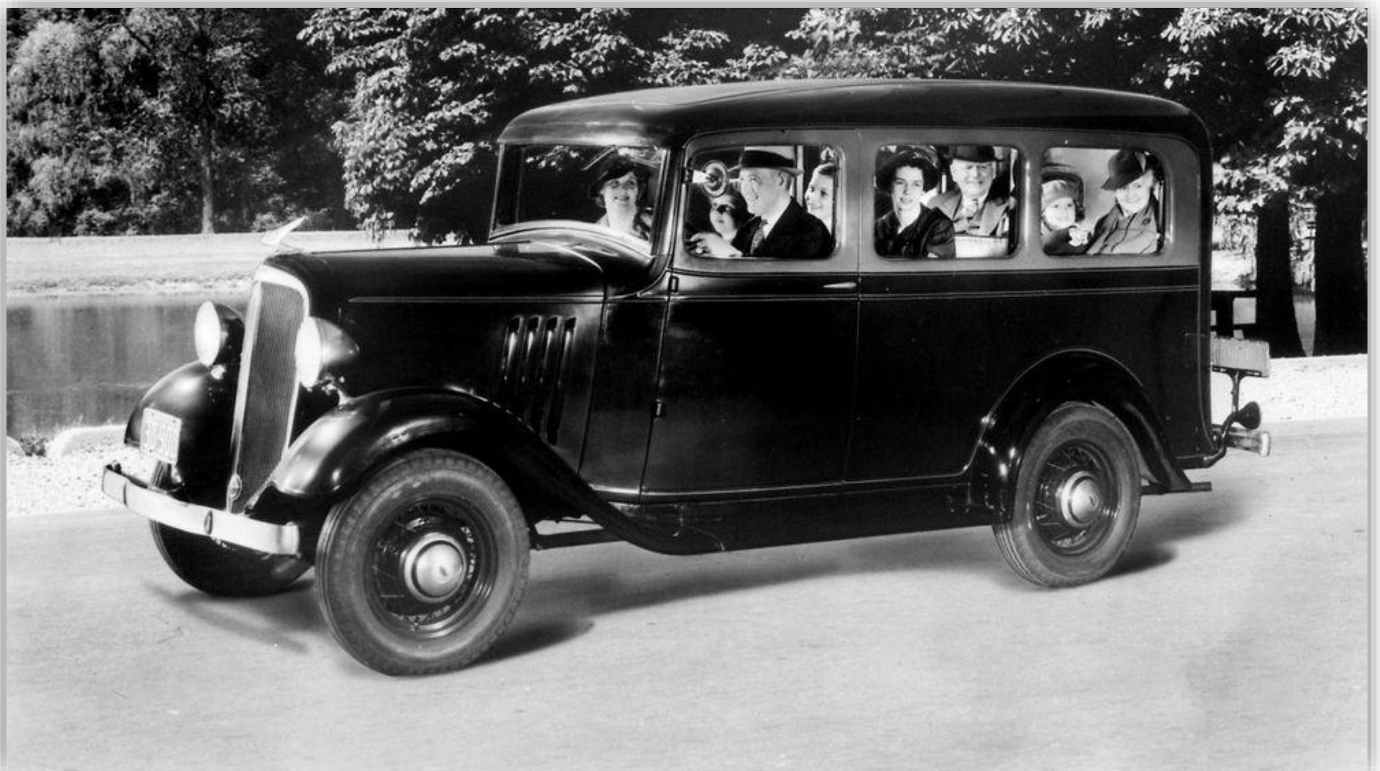
Men ännu hade bilen inte funnit sin form. Det gjorde den först under 1930-talet, med en kraftig bärande ram, motorn fram och bromsar på alla hjulen. Då hade masstillverkningen gjort fordonet billigare.



Författaren Karen Blixen (t h) och hennes mamma Ingeborg vid en Ford V8 cabriolet de luxe årsmodell 1934.

I Europa bromsades den civila produktionen dock av andra världskriget. Men när det väl var över tog bilismen fart och gick hand i hand med 1950-tales enorma välståndsökning. Bilens guld-ålder hade börjat.

Den skulle sträcka sig en bit in på 1970-talet. Då kom oljekrisen, och de mindre, snålare och svagare motorerna som konstruerades gjorde kärrorna orkeslösa. Dessutom ökade kraven på säkerhet, vilket bidrog till att bilarna blev klumpigt designade, rentutav fula.



Chevrolet Suburban Carryall introducerades 1935 och kunde ledigt frakta en familj.



Den första Corvetten tillverkades i Flint, Michigan den 30 juni 1953.

I dag har bilen blivit säkrare, smartare och snabbare än någonsin. Den utvecklingen har pågått i rasande fart sedan 1919.

Källor: *New York Times, Tekniska museet, Automotive News, OK, Populär historia, Wired, War History Online, Industry Week och ”Bilen 1930–1950” av Michael Sedgwick.*



Skivbromsen patenterades redan 1902,
men togs i bruk först 50 år senare.

Bilvärldens största innovationer

Räddar liv. Det finns flera viktiga livräddare. På 1950-talet togs patent på deformationszoner, som absorberar energin vid en krock. Då utvecklades även trepunktsbältet, som 1959 sågs i Volvo Amazon P120 och PV 544. Under 1960-talet marknadsfördes krockkudden för Chrysler, men den blev inte allmängods förrän på 1990-talet.

Ökar säkerheten. Det är viktigt att snabbt kunna få ned farten. Skivbromsen patenteras redan 1902 men togs i bruk först 50 år senare. En vidareutveckling blev låsningsfria bromsar, som fanns i Mercedes-Benz 1978 och spreds under 1980- talet. Sedan dess har modern elektronik lett till greppkontroll och effektiva stabiliseringssystem. Den moderna uppkopplade bilen varnar till och med för faror.

Håller bättre. En modern motor har en lång livslängd. Det beror mycket på elektroniken, som bränsleinsprutningen och tändningen, vilken minskar slitaget. Även färre rörliga delar hjälper till. Och genom vätskekylningen kan motortemperaturen hållas konstant, vilket innebär ett mindre spel mellan kolv och cylinderlopp.

Andra fiffigheter. Körriktningsvisarna, vindrutetorkaren, elstarten, överväxeln, servostyrningen, katalysatorn, automatlådan, AC:n och farthållaren.

Robert Lagerström



Bilarna vid Stureplan gav eko i USA: ”Har inget liknande”



Lyxbil återuppstår från de döda



Framtidens bilist – en prenumerant



Testvinnare: bilen du lagar billigast

SVENSKA DAGBLADET

2. Jonas Fröberg:Bilsalongerna på dekis – avhoppen får publiken att sina

Av Jonas Fröberg 2019-03-16

Krönika
Detta är en personligt skriven text. Eventuella åsikter som uttrycks är skribentens egna.

Portarna till Genèvesalongen har nu öppnats för allmänheten. Runt 650 000 åskådare väntas när salongen hålls för 89:e gången.



Rengöring runt en Mercedes på bilsalongen i Genève.

Är du är minsta bilintresserad: åk hit. Det är nämligen Europas allra trevligaste bilsalong. För även om det hålls en Europasalong om höstarna, där Paris och Frankfurt turas om värdskapet (och tävlar i svulstighet och stora montrar för de inhemska märkena) är det Genève som är den trevliga. Här får alla ungefär lika mycket utrymme, även små sportbilsmärken som svenska Koenigsegg.

På ytan är allt glittrigt och showigt. Men salongen är på dekis. Volvo, Ford, Mini, Jaguar, Land Rover och Opel tackade alla nej till att delta – det finns helt enkelt billigare och mer effektiva sätt att presentera bilar på.
Frågan är: Vad händer till nästa år?

”Allt rörs ihop i en livsfarlig cocktail där bartendern heter Donald Trump och källarmästaren Xi Jinping.”

Fordonssektorns aktiekurser har det senaste året sjunkit ihop som suffléer – osäkerheten inför framtiden är stor: svajiga affärsmodeller med nya mobilitetsformer, nya konkurrenter från techindustrin, svårigheter att tjäna pengar på elbilar på grund av dyra batterier och stora utvecklingskostnader. Allt rörs ihop i en livsfarlig cocktail där bartendern heter Donald Trump och källarmästaren Xi Jinping.

Därför ser vi plötsligt bittra ärkekonkurrenter samarbeta för att kapa kostnader. BMW och Mercedes (Daimler) gick för bara ett par veckor sedan ihop i två kärnfrågor för framtiden: Dels ska man utveckla dyr självkörande teknik under skalet på bilarna. Dels startas ett stort gemensamt mobilitetsbolag med 10 nya friska miljarder kronor som ska läggas på allt från el-skotrar till taxiliknande tjänster.

Värstingbilarna på årets bilsalong

Men ute på salongsgolvet var de stora nyheterna ändå få, trots att det var gott om elbilar som Polestar 2, Audi Q4 e-tron eller Peugeot e-208. Men en gemensam trend för alla elbilar var att det tycks dröja minst ett år innan tillverkningen startar.

Samtidigt kom den gröna tankesmedjan Transport & Environment med nyheten att USA förra året gick om Europa som elbilsland. Tankesmedjans expert Julia Poliscanova sade att den europeiska bilindustrin medvetet fördröjer elektrifieringen eftersom de tjänar mindre pengar på elbilar och väldigt mycket av deras kunnande fortfarande ligger i förbränningsmotorer.

Men vad händer då med Genèvesalongen till nästa år? Avhoppen följer en tydlig trend på andra bilsalonger. Men kommer publiken, som sjönk med 40 000 personer förra året, om ytterligare fem märken hoppar av? Och vad krävs för att de bilmärken som hoppat av ska komma tillbaka?

Det är tiotusenkronorsfrågan som just nu ingen tycks ha ett svar på.

Läs mer om Bilsalongen i Genève 2019

Placera.

3. Ford ska minska personal med 5 000 i Tyskland

Michael Bernander 2019-03-15 16:33

STOCKHOLM (Nyhetsbyrån Direkt) Den amerikanska fordonsjätten Ford ska minska sin personalstyrka med 5.000 anställda i Tyskland som en del av det pågående omstruktureringsprogrammet i Europa, skriver Bloomberg News med hänvisning till nyhetsbyrån AFP.

Ford sysselsätter för närvarande 53.000 i Europa vid 15 anläggningar i huvudsak i Tyskland, Storbritannien och Spanien.

"Det kommer att bli väsentliga förändringar i hela regionen. Vi kommer att titta på alla möjligheter", sade Steven Armstrong, Fords chef för Europa, i januari.

Ford har tidigare aviserat planer på att upphöra med produktionen vid en anläggning i Bordeaux och för samtal med fackföreningar gällande en fabrik i Tyskland. En översyn av ett samriskbolag i Ryssland väntas bli klar före halvårsskiftet.

Ford lanserade i fjol ett globalt omstruktureringsprogram som ska spara 14 miljarder dollar, sedan verksamheterna i både Europa och Asien vänt till förlust. Tunga investeringar i utvecklingen av elfordon och osäkerheten kring brexit har satt ytterligare press på flertalet fordonstillverkare.

Michael Bernander

NyTeknik

4. Volkswagen ersätter 7 000 anställda med robotar

Felix Björklund

2019-03-15 12:27

Svångremmen dras åt och personalstyrkan ska bantas, det meddelade VW. Fram till 2023 ska 7 000 personer bort – och många av dem kommer ersättas av robotar.



Effektivitet har länge varit ett ord som man förknippar med tyskar. Och i Volkswagens fall är det något företaget anser att de behöver bli bättre på. Som ett led i detta, samt för att reducera kostnader, kommer tillverkaren att transformera sin produktion till att bättre passa den elektrifierade och digitaliserade eran.

Så vad innebär då det? Jo, en tydlig trend är att minska antalet lönekuvert. Och en stor del av detta ska ske genom automation.

– Företaget uppskattar att automatiseringen av rutinuppgifter kommer resultera i förlusten av mellan 5 000 och 7 000 jobb till 2023, sa VW i ett uttalande på onsdagen.

Pensionärer ska ge plats åt robotarna

I de flesta fall kommer det hela lösas genom att arbetare mogna för pension stämplar ut – och lämnar över stafettpinnen till fabriksrobotar. Neddragningarna är en viktig del i transformationen och målet är att ha minskat kostnadskostymen med 5,9 miljarder euro om året till 2023.

De utannonserade neddragningarna kommer som lök på laxen för VW:s anställda. Detta då man redan nu befinner sig i ett omstruktureringsprogram där 21 000 personer ska bort till 2020 – och tre miljarder euro ska sparas årligen.

FELIX BJÖRKLUND

NyTeknik

5. Volkswagen stäms för bedrägeri i USA

TT 2019-03-15 11:55

USA:s finansinspektion SEC stämmer tyska biljätten Volkswagen och bolagets förre chef Martin Winterkorn för bedrägeri mot amerikanska investerare i samband med dieselskandalen.



Volkswagen ertappades 2015 med att ha manipulerat miljontals bilar för att det skulle verka som att de släppte ut mindre avgaser. Tilltaget har hittills kostat biltillverkaren 29 miljarder euro, vilket motsvarar drygt 300 miljarder kronor.

Den amerikanska finansinspektionen och investerarna anser att Volkswagen borde ha informerat dem tidigare om omfattningen av skandalen. Tillverkaren å sin sida försvarar sig med att man inte kände till att man skulle straffas med miljardböter då andra aktörer kommit undan med lägre straff efter liknande överträdelser.

Läs mer: Dieselskandalen sänker VW – trots 2,5 miljoner sålda bilar

Enligt SEC gav Volkswagen ut värdepapper till ett värde av 13 miljarder dollar i USA under perioden 2014-2015, samtidigt som ledningen kände till att mer än en halv miljon amerikanska dieselbilar överskred de tillåtna utsläppsvärdena.

RELATERADE ARTIKLAR

Dieselskandalen sänker VW – trots 2,5 miljoner sålda bilar

Volkswagen ställs inför rätta

Skräckkultur bakom VW-skandalen

Sju år fängelse för Volkswagen-chef

NyTeknik

6. Tesla-jämförelse: Det här skiljer Model Y från Model 3

Kalle Wiklund 2019-03-15 15:35

Teslas nya Model Y må vara en suv, men fordonet bygger på den mindre elbilen Model 3. Vad skiljer bilarna åt? Ny Teknik har gjort en sammanställning utifrån de få fakta som är kända i dagsläget.



Tesla Model Y presenterades av Elon Musk på Teslas design studio i Hawthorne, Kalifornien.

Tidigt på fredagsmorgonen, svensk tid, visade Teslas Elon Musk upp sin femte bilmodell: Model Y. Denna gång rör det sig om en mindre suv som i sin billigare version blir cirka 10 procent dyrare än den billigaste varianten av Model 3.

Det innebär att den billgaste varianten av Tesla nya suv ska få ett pris på 39.000 dollar i USA, medan lyxversionen (performance) kostar från 766.180 kronor.

Än så länge är inte alla specifikationer för Model Y publicerade, men utifrån vad som är känt i nuläget har Ny Teknik satt ihop en kort jämförelse med Model 3, som utgör grunden för Teslas senaste bil.

Räckvidd

Räckviddsångest är ett begrepp som det ofta talas om när det gäller elbilar. Model 3, lanserad 2016, kommer i fyra varianter med en räckvidd som sträcker sig från 35,4 mil till 52,3 mil. Model Y, å sin sida, kommer att få en räckvidd på mellan 37 mil och 45 mil.



Tesla Model 3 Performance

Tesla Model 3
Standard range: 354 kilometer
Standard range plus: 386 kilometer
Mid range: 425 kilometer (kombinerad körning stadstrafik och motorväg)
Long range, bakhjulsdrift: 523 km (kombinerad körning)
Long range, fyrhjulsdrift: 496 km (kombinerad körning)
Long range, fyrhjulsdrift Performance: 496 km (kombinerad körning)

Tesla Model Y
Standard range: 370 kilometer
Long range: 480 km
Dual Motor fyrhjulsdrift: 450 km
Performance: 450 km

Pris
Än så länge har bara de dyrare och mer kraftfulla versionerna av Model 3 som levereras Sverige, vilket avspeglas i priserna på Teslas "folkelbil".
De första varianterna av Model Y, som ska släppas under hösten 2020, kommer att kosta från 650 000 kronor och uppåt. Den billigaste varianten av bilen, med en amerikansk prislapp på 39.000 dollar, ska nå marknaden våren 2021, enligt vd:n Elon Musk.
Men det förutsätter att Tesla håller sin produktionsplan. Och historien visar att Tesla har haft svårt att leva upp Elon Musks llöften sedan tidigare.

Model 3
Long range, fyrhjulsdrift: från 650 200 SEK före bonusavdrag (60 000 SEK)
Long range, fyrhjulsdrift Performance: från 767 200 SEK före bonusavdrag (60 000 SEK).
Model Y
Standard range: från 39 000 dollar (svenskt pris ännu okänt)
Long range, bakhjulsdrift: från 630 180 kronor.
Long range, fyrhjulsdrift: från 675 180 kronor
Performance: från 766 180 kronor

Prestanda

Model 3, Long range AWD & Performance (modellerna som säljs i Sverige i dagsläget)
Acceleration: 4,8 sek 0-100 km/h. 3,5 sek 0-100 km/h (performance)
Drivning: Dual Motor fyrhjulsdrift
Vikt: 1 847 kilogram
Lastutrymme: 425 liter
Hjul: 18 eller 19 tum (long range), eller 20 tum (performance-hjul)

Model Y
Standard range
Acceleration: 6,3s 0-100 km/h, med toppfart på 193 kh/h
Drivning: Bakhjulsdrift
Vikt: Okänt
Lastutrymme: 1 900 liter
Hjul: 18 eller 19 tum
Long range, bakhjulsdrift
Acceleration: 5,8s 0-100 km/h, med toppfart på 209 kh/h
Vikt: Okänt
Lastutrymme: 1 900 liter
Hjul: 18 eller 19 tum
Long range, fyrhjulsdrift
Acceleration: 5,1s 0-100 km/h, med toppfart på 217 kh/h
Vikt: Okänt
Lastutrymme: 1 900 liter
Hjul: 18 eller 19 tum
Long range Performance
Acceleration: 3,7s 0-100 km/h, med toppfart på 241 kh/h
Vikt: Okänt
Lastutrymme: 1 900 liter
Hjul: 20 tum (performance-hjul)
Design och inbyggd teknik i urval:

- Model Y blir 7-sitsig som tillval, på tre rader. Model 3 är å sin sida 5-sitsig. Model Y är som sagt en suv, men saknar den typ av måsvinge-dörrar som Model X, Teslas förra suv, har.
- Såväl Model 3 som Model Y har stöd för autopilot. Båda modellerna är utrustade med åtta kameror med 360 graders synfältstäckning, tolv ultraljudsensorer och en framåtriktad radar. Systemet gör att bilarna på egen hand kan byta körfil, parkera själva samt bromsa vid kollisionsrisk, bland annat.
- Pekskärmen på 15 tum som gjorde premiär i Model 3 finns även hos Model Y. Via pekskärmen kan föraren, och andra passagerare för den delen, bland annat justera olika kupé- och körinställningar. Allt från klimatsystemet till inställningarna sidospeglarnas vinklar styrs via pekskärmen.



Kalle Wiklund



7. Teslas nya mini-suv imponerade inte på Wall Street – aktien backar

Publicerad: 15 mars 2019, 15:52

av Viktor Mölne

Natten till fredagen var det dags för elbilstillverkaren Tesla att presentera sin nya Model Y. Aktien backar med omkring 4 procent under fredagseftermiddagen.

Model Y kommer att kosta mellan 39.000-60.000 dollar i USA beroende på vilken version som önskas. Produktionen väntas enligt Bloomberg starta under 2020.

Enligt Bloomberg levererade Tesla vad bolaget lovat men analytikerna saknade samtidigt något extra under presentationen.

”Det fanns inget ”en sak till”, inget litet steg för att göra Tesla-optimisterna upphetsade. Ingen uppdatering om självkörande, mobility as a service eller liknande”, skriver Cowen i en kommentar enligt Bloomberg.

Presentationen fick även ett kyligt mottagande av aktiemarknaden och Teslaaktien backar med 3,9 procent på fredagseftermiddagen. Sedan årsskiftet är aktien nu ner drygt 16 procent.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

8. BMW:s elektriska suvar iX3 och iX5 på spionfilm från Arjeplog

Mattias Rabe 15 mars 2019

BMW är, precis som många andra biltillverkare, på gång med flertalet elbilar. I deras fall handlar det bland annat om suvarna iX3 och iX5 som vi inte bara har på stillbild utan även på film.



FILM*: *https://youtu.be/DM4v5LDFCOc

I höstas presenterade BMW konceptbilen Vision iNext som sades vara en förstudie i hur märkets tänker sig framtiden i form av autonom teknik, elektrifiering och uppkoppling. För bara en dryg månad sedan visade BMW upp ”officiella spionbilder” på en maskerad suv som stod uppställd på en sjöis utanför Arjeplog. BMW benämnde den iNext och förklarade att det handlar om produktionsversionen av Vision iNext.

Denna stora eldrivna suv kommer inte att heta iNext i skarpt läge. Det pratas om att den ska heta i5, men vi tror mer på att iX5 är dess rätta beteckning med tanke på att X3 i elektriskt utförande ska heta iX3 och den eldrivna sedanmodellen i 3- och 4-seriestorlek sannolikt ska heta i4. Ett X i modellbeteckningen är ju dessutom synonymt med suvar. Att BMW har registrerat bland annat iX5 gör ju inte vår, förhoppningsvis korrekta, slutsats sämre.

iX5, som vi nu väljer att kalla den i resten av denna artikel, ser ut att vara i storlek med vanliga X5 men med en lägre och slankare takprofil som påminner ganska mycket om hur det såg ut på Vision iNext.

Konceptbilen saknade B-stolpe och kunde öppna upp stort till kupén. Så blir det inte på iX5 för på den produktionsmässiga modellen blir bakdörrarna upphängda i just B-stolparna.

Tung maskering till trots så ser vi slanka strålkastare, dock inte i närheten så slimmade som konceptbilen visade upp. Bakänden blir dessutom inte lika futuristisk i utförandet som Vision iNexts bak.

Det är sagt att BMW iX5 ska komma med självkörande teknik av nivå 4, det vill säga den nivå som tillåter bilen att köra helt på egen hand i princip i alla situationer, men en förare ska alltid kunna ta över körningen. Det är först i nivå 5 som ratt och pedaler försvinner.

Räkna inte med att nivå 4 erbjuds redan vid introduktionen 2021.

Produktionen av iX5 påbörjas under ovan nämnda år. Då har produktionen av lillebror iX3, som sedan några månader tillbaka kan förhandsbokas, pågått i ungefär ett års tid.



iX3 som konceptbil.



GALLERI
BMW Vision iNext
48 bilder



GALLERI
BMW Concept iX3
19 bilder

NyTeknik

9. BMW:s satsning: Ger laddbox på köpet

Felix Björklund 2019-03-16 11:50

Ett bilköp där infrastrukturlösning ingår. BMW testar ett nytt grepp för alla som kritar på för i3-modellen.



Att få till en bra laddlösning hemma är ett måste när man köper elbil. Och kostnaderna för detta måste tas med i beräkningarna när man tittar på att byta från fossildrivet till el.

Nu vill BMW underlätta övergången, och i en kampanj erbjuder de laddbox på köpet för de som väljer en i3:a.

Kampanjen pågår månaden ut och gäller de som beställer en I3 eller i3s. Men det finns en hake, för att få gratisboxen måste man kryssa i tillvalet Charged Plus eller Charged Professional. Paket som kostar 29.900 kronor respektive 79.900 kronor.

Läs mer: Elbilsladdning i vägguttag – en brännhet fråga

Förvisso innehåller paketen en hel del extra, som förarassistenter, backkamera, taklucka och flashigare stereo – men det är ändå en hel del pengar.

Boxarna som ingår kommer från österrikiska KEBA och har en maxeffekt på 11 kW samt är utrustad med sim-kort för att kunna kommunicera. Boxarna beställs genom Bee (tidigare Clever) och väntetiden är cirka sju veckor. I normalfallet tar Bee 17.900 kronor för box+installation.

FELIX BJÖRKLUND



10. Vätgasbilar spås ha nyckelroll i framtiden – Sverige ligger efter

Simon Engstrand Publicerad:4 mars 2019 21.12 Uppdaterad:4 mars 2019 21.20

Vätgasfordonet spås ha en nyckelroll för samhället i en hållbar framtid. Men trots att utvecklingen går framåt i många europeiska länder verkar Sverige inte hänga med. – Varför det har blivit så vet jag inte, men tyvärr verkar Sverige ligga efter konkurrentländerna, säger Mattias Persson, ingenjör på Svevia.



Häng med professorn Thomas Wågberg in i vätgasbilen

FILM: https://www.svt.se/nyheter/lokalt/vasterbotten/vatgasbilar-spas-ha-nyckelroll-i-framtiden-sverige-ligger-efter

Lösningar för förnyelsebar energi är inte en enkel nöt att knäcka, men det är något som forskare, företagare och myndighetsrepresentanter diskuterat idag på Umeå Universitet. Något som fick extra stort fokus var vätgasbilen.

– Det finns många alternativ som vi måste använda oss av för att komma fram till ett hållbart samhälle. Vätgas är ett, men även batteridrift, el och solceller – man måste använda hela spektrat för att lösa detta, säger Thomas Wågberg, professor på Umeå Universitet.

Vätgasfordonet spås ha viktig roll för samhället i en hållbar framtid.

– Något som stoppar tekniken är att det finns väldigt få vätgastankstationer i Sverige. Bara fyra stycken och de är i södra Sverige, säger Mattias Persson, ingenjör på Svevia.

Sverige ligger efter

I många länders görs nu satsningar för att integrera tekniken. Mattias Persson nämner bland annat Tyskland som exempel där man ska bygga 400 vätgastankstationer. Även Japan som ska bygga ett vätgasbaserat samhälle, men Sverige har inte kommit lika långt.

– Tyvärr verkar Sverige vara efter konkurrentländerna. Det man ska satsa på är att bygga upp infrastruktur och man kan få EU-pengar för detta.

Tycker du Sverige har varit flata och halkat efter?

– Jag är väl inte rätt person att bedöma det, men ja kanske.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

11. Eldrivna Opel Corsa blir prestandabil

Peter Klemensberger 16 mars 2019

Eldrift ska inte bara vara ett miljöval utan även ett val för den som vill ha roligt bakom ratten. Opel Corsa kommer i höst och ska även finnas i ett sportigt eldrivet utförande.



En helt ny Corsa presenteras i höst, en bil som kommer bygga på CMP-plattformen precis som koncernsyskonet Peugeot 208 som blev officiell förra månaden. Klart är att 208 kommer med eldrift redan vid lanseringen 2019 och sedan länge har vi vetat att även nästa Corsa kommer som elbil – men det slutar inte riktigt där.

Opels vd Michael Lohscheller har för brittiska AutoExpress berättat att tvillingbilen Vauxhall Corsa även kommer i en eldriven prestandaversion. Vi kommer med största sannolikhet även att få se en sådan med Opel-emblem och eventuellt då i kombination ett suffix av typen GSI eller OPC.

LÄS MER: Provkörning av Opel Corsa OPC

Med den versionen av modellen vill man visa att eldrift inte bara är miljövänligt utan även roligt och lyfta elektrifiering till en ny nivå när det gäller sportighet. Den emotionella relationen till eldrift är viktig, menar Michael Lohscheller, och modellen ligger inte långt fram i tiden.

Det hela kommer ändå inte som en chock. Peugeots vd Jean-Pierre Imparato gjorde långt innan presentationen av Peugeot 208 klart att prestandaversionen 208 GTI ska komma som eldriven. ”Jag vill inte att framtiden ska vara tråkig”, som han uttryckte det vid tillfället.

Vi har tidigare berättat Opel Corsa kommer med en hel del teknik som normalt förknippas med större bilar. Teknik som delvis blivit avslöjad via presentationen av Peugeot 208.

Bilden ovan visar fälgen på Opel GT X Experimental.

Peter Klemensberger

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

12. Provkörning av Dodge Ram 1500 Laramie Crew Cab Short Box

Erik Wedberg 16 mars 2019

Efter ett antal års uppehåll gör FCA-koncernen nu ett nytt försök att etablera märkena Dodge och RAM på den europeiska marknaden. Störst hopp sätts till nya pickupen RAM 1500, men vad gör den som ingen annan redan kan?



Det har börjat hända saker på elbilsfronten. Jaguar I-Pace är äntligen här som den första riktiga utmanaren till Tesla, snart kommer Audi e-tron och Mercedes EQC och gör detsamma och nu har ju även Tesla Model 3kommit till Sverige. Dessutom kommer Hyundai och Kia med plånboksvänliga elbilar med imponerande räckviddssiffror. Mitt i allt det här har FCA-koncernen fått för sig att märkena Dodge och RAM ska nylanseras i Europa. Hur genomtänkt är det?

Nåväl, medan Dodge-bilarna Durango, Challenger och Charger är att betrakta som gammal skåpmat är stora pickupen RAM 1500 alldeles ny och det är den som utgör pilspetsen i den satsning som görs nu genom Hedin Bil-ägda importören Klintberg & Way med säte i Schweiz. Klintberg & Way tar in bilarna med båt till Europa, bygger om dem en aning, bland annat med gula blinkers, för att passa europeiska regler och skickar dem sedan vidare till olika marknader.

I Sverige kommer bilarna att säljas via utvalda Hedin Bil-återförsäljare och anläggningen i Kungens Kurva söder om Stockholm är en så kallad flagship store. Men man måste inte ta sig dit för att köpa en ny RAM 1500, fristående importören Exclusive Cars kommer att ta in både den och konkurrenterna Chevrolet Silverado och Ford F-150 fortsättningsvis.



Luftfjädringen gör att komforten- är bra på slät väg men över stora ojämnheter känns det tydligt hur flaket vrider sig där bak och får kupéutrymmet att skaka till.

Bilen som kommer hit till Sverige nu är en helt ny generation RAM 1500 och om man tittar bakåt i historien så har det ofta varit intressant när det kommit en ny RAM. Värsta konkurrenterna Ford F-150 och Chevrolet Silverado har alltid legat före i försäljningsstatistiken och varit konventionellt utformade. Med RAM 1500 har Chrysler (numera FCA) varit modigare och tagit ut svängarna mer.

Med 1994 års RAM övergav man till exempel den traditionella, boxiga designen till förmån för runda former och det dröjde inte länge innan Ford och Chevrolet gick samma väg. Nu när den femte generationen lanseras är nyheterna inte lika revolutionerande, men de finns där och består framför allt av ny teknik och ny lyx.

För en sådan som jag, som aldrig har kört en amerikansk pickup av den här skolan förut blir upplevelsen ögonöppnande. Den som trodde att pickupen var ett strikt arbetsfordon trodde fel. Det här är en högbyggd lyxbil med flak. Framstolarna är stora som vilofåtöljer och har ett brett mittarmstöd med inbyggt förvaringsfack av garderobslika mått mellan sig. Baksätessoffan är bred nog för fyra och benutrymmet är generöst. Interiören är dessutom nerlusad av ladduttag både här och där. Jag räknar till fem USB-uttag och fyra Typ C-uttag.

Den som extrautrustar sin RAM generöst får en tolv tum stor pekskärm, vilket kan jämföras med den i Tesla Model S/X som är på 17 tum. Den är alltså mer än tillräckligt stor. Provkörningsbilen är dessvärre utrustad endast med mellanalternativet som är en 8,4 tum stor skärm. Basalternativet är en femtumsskärm. Man kan också betala extra för att få upp till 19 högtalare och en subwoofer i kupén. I USA är det här förmodligen självklara saker att ha i en pickup, men här i Sverige där biltypen främst är ett arbetsredskap, känns kontrasten svårsmält.



Ett flak kommer lastat med… ingenting. Lastutrymmet är 168 cm långt och 129 cm brett.

Nytt för RAM 1500 är också möjligheten att få adaptiv farthållare med filhållningshjälp, automatisk parkeringshjälp och inte minst luftfjädring med en ny typ av stötdämpare som kallas FRD (Frequency Response Damping). Det innebär att dämparna reagerar olika på korta och snabba slag eller långa och långsamma. På dålig väg, till exempel en tvättbrädeväg, är slagen i hjulställen snabba och då öppnas en ventil i dämparna som gör att de blir mjuka. Vid kurvtagning på slät väg är rörelserna i hjulställen mjuka och långsamma och då stängs samma ventil för att göra dämpningen hårdare.

Jag klättrar upp i den två meter höga pickupen och hittar snabbt en bra körställning, alla justeringar på stol och ratt görs förstås elektriskt, och vrider det runda växelreglaget på instrumentbrädan till D. Det klonkar till ljudligt i drivlinan under bilen och den vill genast börja rulla framåt om man inte håller bromsen bestämt nertryckt. Till slut tar jag mod till mig och börjar rulla iväg med den nästan sex meter långa och drygt två meter breda bilen. Breddmåttet gäller förresten med infällda ytterbackspeglar. Med de långa speglarna inräknade borde bredden bli närmare 2,5 meter.

Den rör sig som väntat som en väldigt stor och tung bil, den nya konstruktionen är 100 kg lättare än föregående modell men RAM 1500 väger ändå 2,4 ton. Luftfjädringen gör att komforten är bra på slät väg men över stora ojämnheter känns det tydligt hur flaket vrider sig där bak och får kupéutrymmet att skaka till.

Nya RAM 1500 finns med en bensindriven V6-motor med mildhybridsystem, men i skrivande stund finns endast den traditionella V8-motorn på 5,7 liter att köpa. Det här är inte någon ny motor, tvärtom den klassiska HEMI-motorn som nu ger 395 hästkrafter och 556 newtonmeter. Det låter som att det är mer än nog effekt och vrid, men sanningen är att det är precis i minsta laget. Motorn måste varvas hårt för att den stora pickisen ska röra på sig och då låter det betydligt mer än vad det går.



Dodge Ram räds inte för lite vatten. Kör inte för djupt bara.

Den här motorn kommer framöver att kunna fås i ett eTorque-utförande som betyder att den förses med ett mildhybridsystem på 48 volt som ger 176 extra newtonmeter i vridmoment, med oförändrad bränsleförbrukning. Det borde råda bot på den känsla av orkeslöshet som finns på låga varv nu.

Det har blivit mycket negativt så här långt, finns det inget RAM 1500 gör som ingen annan bil kan? Nej, amerikanen får visserligen dra ett 3,5 ton tungt lass. Men det får en helt vanlig- Volkswagen Amarok V6 också göra, och det utan att använda en 5,7-litersåtta som sörplar i sig två liter milen. Amarokens flak är dessutom bredare mellan hjulhusen, om än två decimeter kortare på längden.

Hur man än vrider och vänder på RAM 1500 är det alltså svårt att se vad den har här i Sverige att göra. Den får heller ingen direkt bonus i vårt nya skattesystem, vad sägs om 20 956 kronor per år de första tre åren? Törs vi hoppas på att RAM blir den siste av sin typ som emigrerar från USA?

Sedan 2009 heter pickuperna endast RAM men i folkmun hänger Dodge kvar i namnet.

Det här är nytt!

Kupé Kupéutrymmet har växt med 12 procent och nu finns även panoramaglastak som alternativ.

Infotainment Nya Ram erbjuder stor skärm på 12 tum, Apple Car Play och trådlös laddning.

Säkerhet 360-kamera, filbytesvarning samt parkeringsassistans med mera erbjuds.

Motorer Det kommer både en V6 samt en V8 med mildhybridfunktion som ger mer vrid.



Modern interiör med massor av knappar och reglage som man snabbt kan vänja sig vid.

Dodge Ram 1500 Laramie Crew Cab Short Box

Pris

643 750 kronor, säljs nu.

Motor

Bensin. Längsmonterad 8-cyl V-motor med 2 överliggande kamaxlar per cylinderbank. 2 ventiler per cylinder. Cylinderavstängning. Kompression 10,5:1. Borrning/slag 99,5/90,9 mm, cylindervolym 5 654 cm3. Max effekt 395 hk (291 kW) vid 5 600 r/min, max vridmoment 556 Nm vid 3 950 r/min.

Kraftöverföring

Motor fram, fyrhjulsdrift. 8-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ

Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med övre och undre triangellänk. Bak multilänkaxel med 5 längsgående länkarmar.

Styrning

Elmotordriven servo. Vändcirkel 14,1 meter.

Bromsar

Skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul

Lättmetallfälg. Fälgbredd 8 tum, däck 275/55 R20.

Mått/vikt (cm/kg)

Axelavstånd 367, längd 591, bredd 208, höjd 197, spårvidd f/b 174/173. Markfrigång 21. Tjänstevikt 2 404, maxlast 1 096, max släpvagnsvikt 3 500. Tank 87 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 1 526 liter.

Fartresurser

Acceleration 0-100 km/h i. u, toppfart 170 km/h.

Bränsleförbrukning

Stad 1,81 l/mil, landsväg 0,96 l/mil, blandad körning 1,28 l/mil. CO_2 298 g/km.

Garantier

Nybil 3 år. Skatt: 20 956 kronor per år de första tre åren, därefter 4 474 kronor per år.



Möjligheter att ladda saker för passagerarna är många,
både via USB och USB-C samt starkström.



V8 på 5,6 liter med 395 hästkrafter och ett vridmoment på 556 Nm vid 3 950r/min.



Det kan vara bra med lite markfrigång och fyrhjulsdrift
om man ska forcera oceaner fulla med lervälling på väg till jobbet.

Rivaler



Ford F-150 5,0 V8

USA:s mest sålda bil har tagit ett teknikkliv. Nu med aluminiumkaross och tioväxlad automatlåda. Finns med törstig V8, lite mindre törstig V6 och V6-diesel.
Pris: Cirka 730 000 kronor.



Chevrolet Silverado
Även Chevrolet kommer med en helt ny pickupgeneration. Finns med två V8-motorer. Och en fyrcylindrig 2,7-litersmotor!
Pris: Ej fastställt.

ALLT OM BILAR

13. Däckbyte – här är alla datum och regler som gäller

Av Petter Jennervall

Publicerad 10 mar 2019 14:00

Ljusare tider. Torrare vägar. Våren är här och med den också alla frågor kring däckbyte och hjulskifte, sommardäck och vinterdäck. Här får du svaren. Datum, regler, typer av däck och allt annat.



Själva däckbytet kan det vara bra att överlåta till ett proffs.

Vi gör det två gånger varje år – byter däck, eller skiftar hjul som det lite finare heter. Men precis som när klockorna ska ändras till sommar- eller vintertid så undrar vi ofta när det är dags, vilka regler som gäller och om de bästa däcken ska vara fram eller bak.

Här har ni alla svaren!

1 december–31 mars

I Sverige SKA ditt fordon ha vinterdäck 1 december till 31 mars om det är vinterväglag. Och vinterväglag är när det finns snö, is, snömodd eller frost på någon del av vägen. (Polisen avgör om det råder vinterväglag där du befinner dig.)

Övrig tid är det alltså sommardäck som förordas. Såvida det inte råder vinterväglag, förstås.



Med våren kommer sommardäcken fram.

15 april – dubbdäckens deadline

Dubbdäck är tillåtna 1 oktober–15 april, men råder det inte vinterväglag (och inte befaras bli det heller) så får de alltså inte användas någon annan tid på året.

LÄS MER: Här är vinterdäcken du ska välja – bäst i test!

Odubbade vinterdäck får visserligen köras året om men det rekommenderas inte – deras egenskaper är klart sämre på sommarvägar jämfört med sommardäck. Bromssträckan blir mycket längre för odubbade vinterdäck, de slits mycket snabbare på sommaren och de ökar bränsleförbrukningen.

Kom ihåg – det finns ännu inget som heter Året-runt-däck för det svenska klimatet, vad än någon tillverkare säger.

Sommardäck, vinterdäck och mönsterdjup

Mönsterdjupet på vinterdäck ska vara på minst 3 eller 5 millimeter. 3 millimeter för personbilar och lätta fordon som husbil och lätt lastbil/lätt buss. 5 millimeter gäller för tunga fordon som buss och lastbil, samt personbil klass II med totalvikt över 3,5 ton.

Mönsterdjupet på sommardäck ska vara minst 1,6 millimeter, men av säkerhetsskäl bör det vara mer. Vid en våt vägbana behövs det åtminstone 3 millimeters mönsterdjup för att det ska kunna ge bra friktion. Du kan kolla mönsterdjupet med en gammal femkrona. Avståndet mellan kanten på myntet och överdelen på siffran fem är 3 millimeter. Om du sticker ner myntet i däckmönstret och hela siffran fem syns är mönsterdjupet alltså mindre än 3 millimeter. (Kanske är det här en anledning att spara en gammal femkrona i garaget...)

Upptäcks det vid en poliskontroll att du har sommardäck som har mindre än 1,6 millimeters mönsterdjup kan du få böta 1 200 kronor.

Tyngre fordon måste ha större mönsterdjup vid vinterväglag, och det kan du läsa mer om hos Transportstyrelsen.

Däck kan naturligtvis påverkas av hur de lagras men det finns inga ålderskrav. Din bils däck behöver alltså inte vara nya, så länge de uppfyller övriga krav.

Bästa däcken bak

Det här diskuteras ofta men den allmänna regeln är: bästa däcken bak. Med det menas att de däck som har störst mönsterdjup (eller bästa väggreppet) bör vara det bakre paret på fordonet – för att minska sladdrisk vid bromsningar och i svängar.

Gäller då detta både fram- och bakhjulsdrivna bilar? Ja!

LÄS MER: Så byter du däck enkelt själv

Kolla däckens lufttryck

Har dina bildäck fel lufttryck kan det innebära sämre köregenskaper och högre bränsleförbrukning. Dessutom slits de snabbare. Men kom ihåg, rätt lufttryck innebär inte alltid högre lufttryck. Kolla i din bils instruktionsbok vilket tryck som är rätt för din bils däck.

Kom också ihåg att anpassa lufttrycket efter hur mycket du lastar. Ska du ut och åka på lång bilsemester med fullpackad bil är det bra för både slitage och säkerhet att ha rätt lufttryck.

Så ska du förvara däcken

När du inte använder vinterdäck (eller sommardäck) så är tipset att förvara dem i ett svalt, torrt och mörkt utrymme. Det optimerar däckens livslängd.

LÄS MER: Testvinnarna – här är årets bästa vinterdäck

Vilka nya däck ska du köpa?

Om det är dags att köpa nya däck är ett bra tips att kolla in de ambitiösa däcktesterna. **Här kan du se de allra bästa – vinnarna!**

På internet kan det vara svårt att veta om du köper av en seriös däckhandlare. Ett bra tips är att titta på hemsidan drf.se för att se en lista över företag som är anslutna till Däckspecialisternas riksförbund.

Att handla lågprisdäck över internet rekommenderas inte då däcken kan vara både gamla och av dålig kvalitet. "Du får vad du betalar för" är en bra sanning när det gäller däck.

Se också upp för okända märken. De stora däcktillverkarna satsar miljarder på att utveckla bra däck. De lite mindre tillverkarna kopierar och säljer hyggligt bra däck till lägre priser. Men så finns det tillverkare som försöker att sälja rent farliga däck som inte alls fungerar. Är det ett okänt märke på däcket och säljs det av en okänd handlare eller hemsida så se upp.

LÄS ÄVEN: Här är årets alla däcknyheter – till höst och vinter!



Petter Jennervall

Nordiske Medier
NEWSROOM

14. Säkrare trafik med ny teknik

Av Thomas Dietl

den 15 mars 2019 17:42

Nu kommer tekniken som styr hur fort yrkestrafiken får köra – och var. Eller om bara elbussar och elfordon får köra i vissa zoner i en stadskärna, då kommer fordon som drivs på annat sätt att stanna om de försöker köra in där, motorn stannar helt enkelt.



På gågator och andra liknande miljöer kan endast bussar med eldrift vara tillåtna, inga andra fordon kan köra in förbi ett geostaket, försöker de så stannar motorn automatiskt. I Göteborg har tekniken prövats och både busstillverkare och operatörer är engagerade.

Maria Krafft är trafiksäkerhetsdirektör på Trafikverket. I den rollen ansvarar hon både för trafiksäkerhet och hållbarhet, även långsiktigt och strategiskt. Där ingår geofencing som är en ny teknik som på ett effektivt sätt kan stärka trafiksäkerheten.

Vad är egentligen geofencing och hur fungerar det?
– Man brukar tala om geostaket, att man med digitaliseringens hjälp styr vilka villkor som gäller inom ett avgränsat geografiskt område, säger **Maria Krafft**. Det vi är speciellt intresserade av är att det går att styra maxhastighet, bestämma vilken drivlina som är tillåten i det avgränsade området.

Med geofencing går det också att ställa tuffa villkor för exempelvis gågator så att endast vissa fordon kan köra in där. Det är också möjligt att villkora över tid, exempelvis att fordon endast kan köra in i området under vissa bestämda tider om så önskas.

– Det här kan man jobba med och det finns redan i dagsläget. Bland annat busslinjen 55 i Göteborg och bussar i Dalarna där bussen lagt in den geografiska kartan. I Göteborg är det inlagt var hybridbussarna ska gå på eldrift och vilka maxhastigheter som gäller.

Med geofencing går det att detaljstyra alla slags fordon även om resonemanget ännu så länge handlar mest om yrkesfordon och fordon i kollektivtrafiken.

– Ett exempel är Keolis som säger att alla bussar de köper in framöver ska ha geofencing, säger Maria Krafft. Den tekniken innebär att de slipper utbilda sina 6000 förare varje år vilken profil de har och hur de ska köra bussarna – de kan bara köras på det sätt som operatören lagt in i systemet.

Dessutom medför den här tekniken minskade drifts- och underhållskostnader eftersom bussarna inte går sönder på grund av att de kört för fort över fartgupp eller andra liknande småskador som uppkommer när bussen hanteras fel. Det handlar om ganska mycket pengar, runt 10-20 procent av de totala kostnaderna för trafiken.

– Det finns alltså både ekonomiska incitament och ekonomiska incitament för geofencing. Från Trafikverkets sida håller vi just nu på att etablera en samverkansplattform för geofencing där många olika aktörer kan delta. Vi vill genomföra piloter och då behöver transportörer, industri och myndigheter samverka utifrån dagens förutsättningar. Men i framtiden önskas ett nytt regelverk som gör att städer kan hastighetssäkra zoner så att fordon rör sig på människor villkor men med bibehållen service- och transportkvalitet.

Är geofencing enbart för kollektivtrafiken och annan nyttotrafik?

– I första hand ja, men långsiktigt kan jag se att det rör sig om all trafik, säger Maria Krafft. Vi fick ett regeringsuppdrag att titta på geofencing som ett verktyg, egentligen föranlett av terrordådet i Stockholm. I det sammanhanget är geofencing en liten bit av alla de åtgärder som vidtagits i terrorförebyggande syfte, men ändå en viktig bit.

Om den lastbil som den terrordömde kapade i centrala Stockholm hade varit utrustad med den här tekniken hade den inte kunnat köra så fort och motorn hade stannat på gågatan – om nu gågatan hade fått ett digitalt staket som förbjöd även distributionsbilar av den typ som användes vid terrordådet.

Vad kostar det att införa den här tekniken?

– Den kommer ju mer och mer i fordonen redan vid tillverkningen, fordonen är allt mer uppkopplade redan nu, säger Maria Krafft. Det behövs inte så mycket för att genomför geofencing, du klarar dig med en gps-positionering i botten. Du behöver inte heller plocka ner satellitsignalen hela tiden, det går också att lägga kartan i fordonets dator. Sammantaget är det här inte så speciellt dyrt och du kan införa tekniken redan nu om bara fordonet har den mjukvara som behövs. Och det är redan verklighet, exempelvis Scania och Volvo AB är på väg in i detta på allvar, de har hela tekniken inom företaget.

– Snarare handlar utmaningen här om att kombinera flera parter som behövs för att systemet ska fungera – städerna behöver sätta upp villkor att använda geofencing som ett upphandlingskriterium så småningom: att de säger att de bara upphandlar fordon som kan använda geofencing.

Det här ska ses som ett sätt att säkerställa kvaliteten på transporterna ur många olika aspekter, bland annat ur klimatskäl, trafiksäkerhet, buller och trygghet. Det och mycket annat kan hanteras av den här tekniken, enligt Maria Krafft.

Vilka andra utmaningar finns det för den här nya tekniken?
– För att kunna sätta upp villkor så måste vi se över regelverket. Som jag ser det är det bättre vi sätter igång nu så får regelverket komma eftersom, redan nu kan vi komma igång med den här tekniken som har så många fördelar.

Hur långt tycker du att ni har kommit med den här utvecklingen?
– Vi har kommit ganska långt. I det här arbetet har Trafikverket samarbetat mellan många parter, bland dem Volvo AB, Volvo Cars, Scania, Veoneer (tidigare del av Autoliv), Stockholms och Göteborgs stad. Nu har vi jobbat ett drygt år tillsamman och börjat hitta vår handlingsplan inför de kommande åren. Vi välkomnar självklart fler samarbetspartners så klart, vi vill ha aktörerna in på banan och vi vill ha med fler städer som vill testa och göra.

Ett stort problem inom hela transportnäringen är regelefterlevnaden i trafiken, inte minst bland yrkesförarna, över 70 procent av den tunga trafiken kör för fort.

– Att tro att det ska gå att komma åt det här beteendet genom att utbilda förarna, det tror vi inte på, säger Maria Krafft. Men i dag finns teknik för att göra det, vi kan skapa en återkoppling så att det helt enkelt inte går att köra för fort.

– Keolis tycker att det här är attraktivt, det spar tid och dessutom är det en arbetsmiljöfråga också: Plötsligt blir en försenad tidtabell inget som ska hämtas in av den enskilde bussföraren utan det är en system- och ledarskapsfråga att ha ordning och reda på det. Därmed blir det lugnare, inte samma stress i trafiken för bussförarna.

På samma sätt är det inom många andra branscher, exempelvis inom handeln och när det gäller logistiken – varor ska levereras ”just in time” och det finns ”slot-tider”. Allt har hittills byggt på att den enskilde föraren ska klara av att hämta hem eventuella förseningar, något som helt enkelt inte är rimligt enligt Maria Krafft och som dessutom inte längre låter sig göras om och när den nya geofencingtekniken lyfts in.

– Det är inte rimligt att man lägger ansvaret för att allt detta fungerar längst ut, det är en ledarskapsfråga. Och då är geofencing ett sätt att ta hand om det här.

Den här tekniken fånga upp så mycket av de saker som samhället vill åstadkomma.

FAKTA/Maria Krafft
Har varit på Trafikverket i 3,5 år, i grunden forskare med en docentur i trafikmedicin på Umeå Universitet. Maria Krafft har arbetat mycket med krocksäkerhet. Under senare tid har hennes arbete varit inriktat på just geofencing och hur dem tekniken skulle kunna användas för att öka trafiksäkerheten, förbättra miljön och öka hållbarheten.

Thomas Dietl

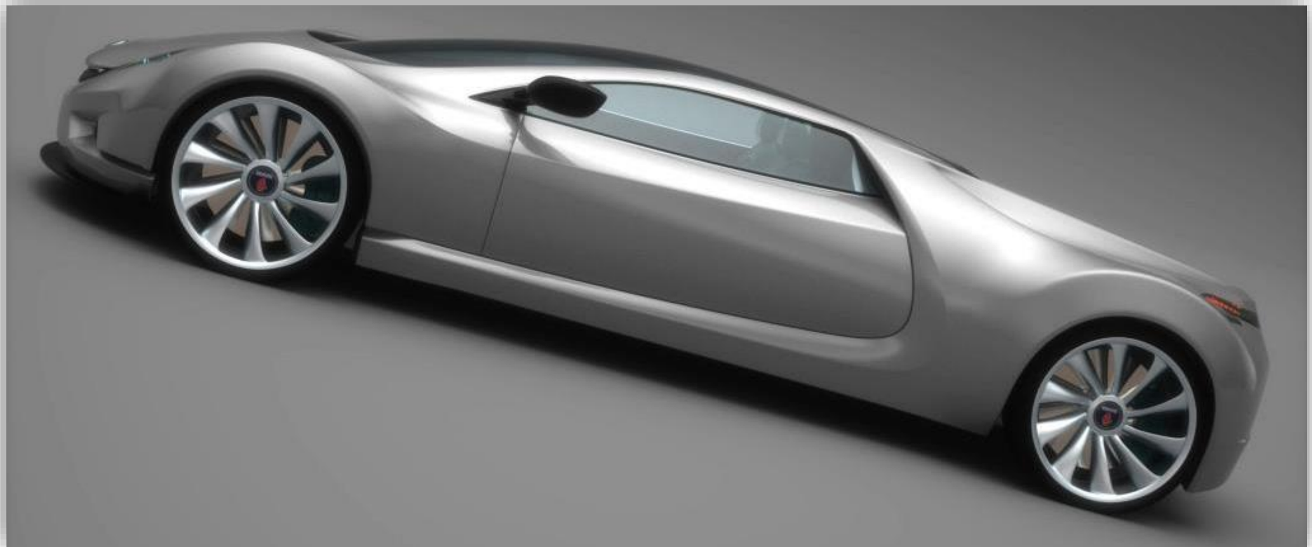


15. Saab Spyker 9+ Tribute av Eduard Gray

15 Mars 201915 Mars 2019

"MASKINÖVERSATT"

Saab supercar ? Jo, när Spyker ägde Saab, men andra med rendering makt är definitivt redo att mullra detta Saab sportbilar.



En oberoende designer, **Eduard Gray** (Gray Design som vi känner till som designer od Saab 9-2 och 9-3 koncept , och Saab 92010) har utformat en ny Saab superbil som använder Spyker delar. **Saab Spyker 9+ Tribute** var ett förslag till en Saab-superbil baserad på en Spyker-plattform - en eventuell mycket osannolik produkt, eftersom Spykers köp av Saab från GM.



"Sammanslutningen av Saab och Spyker presenterar ett unikt tillfälle att skapa en design som tar bäst av varje varumärke och destillerar sina kvaliteter till en enda produkt", säger designern på den tiden på sin hemsida.

" Spyker låter oss sin supercar chassi med en midmonterad motor och lågt ned aerodynamik, medan Saab bidrar med stil, karaktär och konstruktion som gör en design som är lika trevlig att titta på som den ska köra. ”

Genom att kombinera elementen i en SAAB med Spyker-plattformen, kommer den nya superbilen med låga aerodynamik generellt att generera kraft från en Audi-sourced V8-motor. Med en stor vindruta som sträcker sig för att slutföra taket, ger Saab Spyker 9+ Tribute en bredare utsikt till pendlarna ...



SVENSKA DAGBLADET

16. Är det här tidernas charmigaste bil?

Calle Carlquist 20 jan, 2018

Något charmigare, vänligare och mer engelskt än Morris Minor är väl svårt att tänka sig?



Utförandet är enkelt men stilfullt med vacker instrumentpanel i plåt och ett ensamt kombinationsinstrument i mitten.

Italien har Fiat 500, Tyskland har VW Typ 1, Sverige har Volvo PV 444 och England har sin Morris Minor.

Folkbilarna, de anspråkslösa modellerna som satte sina mer eller mindre härjade länders befolkningar på hjul åren efter krigsslutet 1945. Så lika i sina uppdrag men på så olika sätt. Fiat och VW var ju radikala konstruktioner med svansmotor, medan PV och Minor var mer konventionella – men ändå inte utan finesser för sin tid.

Minor debuterade 1948 och skulle byggas ända till 1971. Upplagan blev dock aldrig lika stor som VW-bubblans, det blev inte ens en tiondel: 1,3 miljoner mot drygt 15 miljoner (innan Typ 1 lades ned i Tyskland).

Minor hade konstruerats av Alec Issigonis, som senare skulle stå bakom Hundkojan. Kuggstångsstyrning var en finess som gjorde körningen trivsamt exakt. Läderklädsel, förstås, närmast en självklarhet i engelska bilar oavsett format vid den här tiden. Det är skönt stolsknarr när man sitter i den ljusa, höga kupén, i kombination med den allmänt estetiska arom som liksom bara finns i engelska bilar genom arv och material.



Läderklädsel var närmast en självklarhet i engelska bilar vid den här tiden.

Minors charmfaktor är obetalbar och när det begav sig gick den hem överallt. Numera finns knappast en engelsk tv-serie med sceneri från förr utan att en Minor spelar en biroll eller tittar fram bakom byns postkontor.

Snabb? Det var Minor aldrig, men motorsurret från 948-kubikarens 37 hästkrafter och den låga utväxlingen gjorde färden intensiv i alla fall.



Visst, Minor var en folkbil.
Men också en bil med läderklädsel, krom och kuggstångsstyrning.

Sex olika karosstyper erbjöds. Två- och fyradörrars saloon, Traveller (kombi med trästomme), rambyggda pickup- och skåpversioner, samt den öppna Convertible (eller Tourer).

Den har du säkert sett på tv, i inledningen till BBC:s förlaga till ”Antikrundan” kommer en grön sådan vaggande med en riddarrustning stående i baksätet.



Lädersätena ger ett skönt stolsknarr.

Fakta | Morris Minor 1000, 1957

- **Nypris**: 8 450 kr.

- **Motor**: Rak fyrcylindrig med toppventiler, stötstänger, två ventiler per cylinder. Enkel SU-förgasare. Vattenkylning. Volym 948 cm3. Max effekt 37 hk vid 4 750 v/ min. Max vridmoment 69 Nm vid 2 500 v/min.

- **Kraftöverföring**: Fyrväxlad manuell låda med de tre högsta växlarna synkroniserade, golvspak.

- **Mått**: L 376/B 155/ H 152 centimeter.

- **Fjädring/hjulställ**: Fram individuell med torsionsfjädring, bak bladfjädrar på stel axel. Hävarmsstötdämpare fram och bak.

- **Styrning**: Kuggstång. Vändcirkel 10 m.

- **Bromsar**: Trummor fram och bak, hydrauliska.

- **Fartresurser**: Toppfart 120 km/tim.

- **Acceleration**: 0–100 km/tim 30 s.

- **Förbrukning**: 0,7 l/mil.



Minor konstruerades av Alec Issigonis,
som senare skulle stå bakom Hundkojan.

Fakta | Livscykeln

- **1948** – Premiärvisas på bilsalongen i London. Hyllas av den engelska pressen som en teknisk sensation.
- **1950** – Nya framskärmar med högre liggande strålkastare. En version med fyra dörrar.
- **1952** – BMC bildas genom fusion av Nuffield och Austin. Minor förses med toppventilsmotorn från Austin A30 på 803 cc. Nu kallas bilen Minor series II. Slutväxeln blir lägre.
- **1953** – En liten herrgårdsvagn med utvändig trästomme, Traveller, presenteras. En skåpversion och en liten pickup börjar också tillverkas.
- **1954** – Ny grill och panel med centralinstrument.
- **1956** – Minor 1000 med 948 cc/37 hk. Slutväxeln höjs och lådan blir tätare stegad och får en kort spak.
- **1962** – Större cylindervolym, 1 098 kubik. Bromsarna blir kraftigare och slutväxeln höjs igen men modellnamnet förblir Minor 1000.
- **1964** – Ny instrumentpanel och samma ratt som i BMC 1100.
- **1971** – I april tillverkas den sista Morris Minor, en Traveller. Den öppna modellen lades ned 1969 och saloonerna 1970. Total produktion av alla varianter uppgick till cirka 1,3 miljoner enheter.

LÄS MER

Grattis Saab 99 – 50 år i dag!

Volvos kloss med klass – en märklig blandning

Larm på 50-talet: ”Ständig jäkt – tiden räcker inte”

17. Quiz: E-bilar

Publicerad 2019-03-15 18:00

Text Mårten Carlsson

KLASSIKERNÖTEN 383

E, en bokstav som ofta syns på bakluckor idag, då med laddad innebörd. Bilmodeller på E genom tiderna, vad kan du om dom?



Starta quizet!



Klassiker

18. Grattis Mazda Cosmo!

Publicerad 19 mars 2009

I dag när Josef och Josefina har namnsdag passar vi på att hylla Cosmo!



Att figuren Kramer hette Cosmo i förnamn hemlighöll han noga och det avslöjades först i det 97:e avsnittet av *Seinfeld*.

Att namnet i USA uppfattas som säreget, nästan löjligt, hade Mazda troligen ingen koll på, för då skulle man inte 1967 ha kallat en sportbil för Cosmo.

Men bilen blev en sensation ändå, det var Mazdas första produktionsbil med wankelmotor och världens första med två rotorer, ett år före NSU Ro80.

Mazda Cosmo Sport 110S står högt i kurs på dagens samlarmarknad och *Jay Leno* har givetvis en.

För sina följande rotormotorbilar valde Mazda bokstavsbeteckningen RX. RX-5 såldes dock i Japan och i Nordamerika som Cosmo.

Nästan helt okända utanför Japan är Mazdas stora lyxmodeller med wankelmotor som under namnet Cosmo under åren 1981-1995 enbart såldes på hemmamarknaden.



Mazda Cosmo Sport 110s 1967



Någon egen stil hade Mazda ännu inte utvecklat och därför lånades lite här och lite där när Cosmo 110S ritades. I taklinjen och sidopressningen kan man spåra influenser av första upplagan av Thunderbird medan det utdragna bakpartiet är tidigt sextiotalsdetroit. Modellen togs fram för att skapa publicitet om wankelmotorn och därför byggdes bara 1519 exemplar under fem år.



Efter lågseriebilen Cosmo 110S erbjöds wankelmotorn i Mazdas i ordinarie program men de vanliga bilköparna svek. Mazda RX-5 Cosmo togs därför fram 1975 som en unik wankelmodell. Egentligen var den baserad på samtida Mazda 929 men med mer amerikaniserad formgivning. Trots det eller kanske just därför misslyckades den på USA-marknaden och slutade säljas på export 1978. Den fick en facelift 1979 och levde vidare i Japan till 1981.



Den tredje generationens Mazda Cosmo fanns som både coupé och sedan och tillverkades 1981-1989. Den såldes enbart i Japan och var en variant med wankelmotor av den samtida 929, som för övrigt kallades Luce på hemmamarknaden. På bilden en sedan i tydlig USA-stil men varken den eller 929 med kolvmotor såldes i USA.



Cosmo av tredje generationen var en betydligt större bil än RX-5 och coupén mer lyxbil än sportbil. Wankelmotorn av typ 13B var densamma som i RX-5.



Eunos Cosmo var en stor och lyxig coupé tillverkad 1990-1995. Eunos var ett märke introducerat av Mazda för att motsvara Lexus hos Toyota men blev aldrig riktigt självständigt och såldes inte på export. Eunos Cosmo går till historien som den enda serietillverkade personbilen med trerotors wankelmotor. Varje kammare var på 654 cc. Motorn motsvarade därmed en kolvmotor på 3924 cc. Effekten var 280 hk DIN.

SLUT